

Unwahrscheinlicher Ruck

Kurswechsel im Bonner Verkehrsministerium: Wer sich im Auto nicht anschnallt, soll zahlen.

Gut achtzehn Monate lang hielt Werner Dollinger durch, dann konnte er „nicht mehr anders handeln“.

Seit seinem Amtsantritt im Herbst 1982 hatte der Verkehrsminister sich dagegen gestraut, die deutschen Autofahrer per Strafandrohung zur Benutzung der Sicherheitsgurte anzuhalten. Er verwahrte sich gegen die „unnötige Gängelei“, die der „verantwortungsbewußte

Wissenschaftliche Untersuchungen belegen, daß das Risiko, bei einem Unfall ums Leben zu kommen, für Gurtverweigerer um 50 Prozent höher ist als für angeschnallte Fahrer. Würden alle Autoinsassen den Gurt anlegen, könnten jährlich 1800 bis 2000 Menschenleben gerettet, etwa 16 000 Fahrer und Beifahrer vor schweren Verletzungen bewahrt und rund zwei Milliarden Mark (Versicherungsschäden, Rehabilitationskosten, Arbeitsausfall) gespart werden.

Aus solchen Gründen führten die Sozialliberalen von 1976 an die Gurtpflicht ein, ohne Androhung von Verwarnungsgeld freilich. Auch der damalige Verkehrsminister Kurt Gscheidle (SPD) meinte, die Autofahrer seien „heute so einsichtig, daß sie dieser gesetzlichen

Eine vergleichende Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen über „Internationale Erfahrungen mit der Gurtanlegepflicht“ ergab, daß alle befragten europäischen und überseeischen Länder zum gleichen Ergebnis gekommen waren: Nur eine Strafandrohung gewährleistet hohe Anschnallquoten.

Doch Werner Dollinger mochte das bei Amtsantritt nicht wahrhaben. Er zog eine Bußgeld-Vorlage seines Vorgängers Volker Hauff (SPD) zurück, der schließlich eingesehen hatte, daß Autofahrer „nur über Sanktionen zu verkehrspolitischer Vernunft zu bringen“ seien, und entschied sich für neuerliche Aufklärungskampagnen. Unter dem umständlichen Slogan „Gurt. Klick. Immer“ warben Verkehrssicherheitsrat und Verkehrswacht mit Millionenaufwand für den Gurt. Der Minister selber setzte sich in ein Auto und machte einen Aufprall bei 15 km/h mit („ein unwahrscheinlicher Ruck“).

Doch der ganze Aufwand fruchtete nichts, die bundesdeutschen Autofahrer ignorierten die Appelle – und Dollinger geriet angesichts steigender Unfalzziffern (1982: 478 796 Tote und Verletzte, 1983: 500 863) unter Druck.

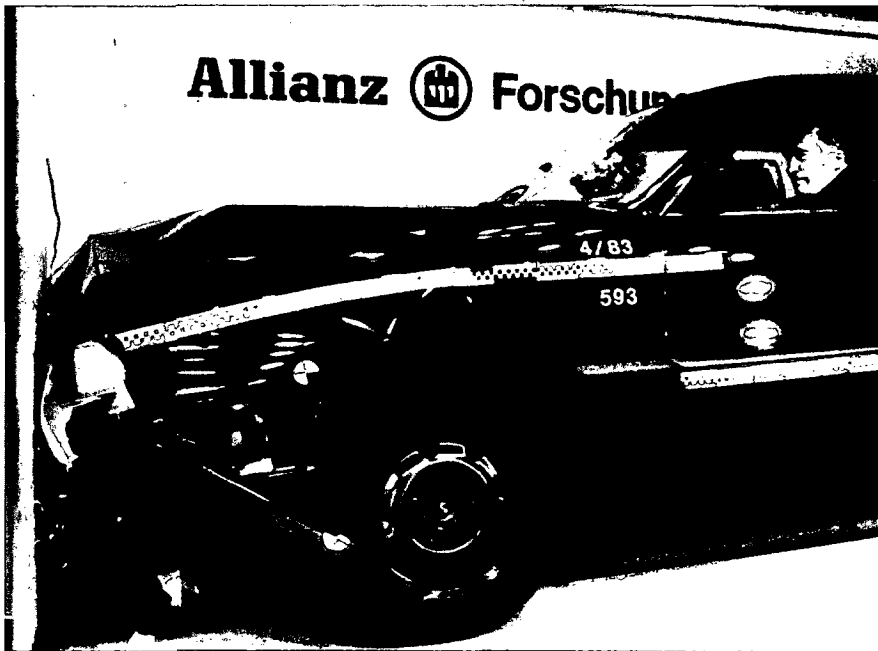
Die Versicherungswirtschaft drängte, Unfallforscher wie Professor Max Danner bezogen Position gegen den Minister: „Um ein Bußgeld kommen wir nicht herum.“ Die SPD forderte es in ihrem Verkehrssicherheitskonzept, und selbst Parteifreunde wie der bayrische Innenminister Karl Hillermeier (CSU) kamen zu der Erkenntnis, daß angesichts der unbefriedigenden Gurtzahlen ein Verwarnungsgeld „ernsthaft ins Auge gefaßt werden“ müsse.

Dollinger mußte nachgeben. „Der Bürger“, klagte er vergangene Woche, „hat mich enttäuscht.“ Nun soll der Bürger, der sich nicht anschnallt, büßen.

Daß gleichwohl nicht alle Autofahrer der Gurtpflicht genügen werden, ist absehbar. Es gibt einen „harten Kern von zehn bis zwölf Prozent Gurtmuffeln“, schätzt Verkehrsexperte Marburger; er hält eine Anlegequote „so zwischen 80 und 85 Prozent“ für realistisch. Immerhin würde diese Quote, davon gehen Unfallforscher aus, rund eintausend Autofahrern jährlich das Leben retten.

Was sich bewirken läßt, macht Großbritannien deutlich. Die Regierung Thatcher setzte im vergangenen Jahr das Bußgeld für Gurtverweigerer auf umgerechnet rund 190 Mark fest. Mit prompter Wirkung: Die Anschnallquote kletterte seitdem auf über 95 Prozent, die Zahl der Getöteten und Verletzten ging um 30 Prozent zurück.

Neuerdings fehlt es in manchen britischen Krankenhäusern schon an Transplantaten für Organverpflanzungen, zum Beispiel an Nieren. Jede zweite Niere, die in England verpflanzt wurde, stammte von einem Verkehrstoten. ♦



Verkehrsminister Dollinger beim Gurttest: „Der Bürger hat mich enttäuscht“

Autofahrer“ nicht nötig habe, und befand: „Wir haben schon genug Vorschriften.“

Nun will Dollinger (CSU) doch eine neue vorbereiten: Spätestens vom Sommer an sollen bundesdeutsche Autofahrer, die sich nicht anschnallen und erwischt werden, ein Verwarnungsgeld von 40 Mark bezahlen.

Nur mit drakonischen Mitteln läßt sich offenbar erreichen, daß künftig mehr Autofahrer den Gurt anlegen – und, in der Folge, die neuerdings wieder steigenden Toten- und Verletztenziffern sinken. Denn so mündig, wie Dollinger sie gerne sähe, sind Deutschlands Autofahrer ersichtlich nicht. Die jüngste amtliche Zählung weist aus, daß sich nur 58 Prozent der Autofahrer anschnallen – eine „deprimierend niedrige Anlegequote“, so Gurtexperte Ernst-Albrecht Marburger von der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Die Vorzüge des Gurtes sind längst unbezweifelbar und lassen sich beziffern.

Verpflichtung aus eigenem Antrieb“ nachkommen.

Sie taten es trotz aufwendiger Aufklärungskampagnen ebensowenig wie in anderen Ländern. In Norwegen und in der Schweiz beispielsweise schnallten sich die Autofahrer erst in größerem Maße an, als Bußgeld angedroht wurde – mit der Folge, daß die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten erheblich zurückging.

Besonders anschaulich zeigte sich die Wechselwirkung in der Schweiz, die 1976 das „Gurten-Obligatorium“ mit Bußgeld einführte, es 1977 wieder aufhob und 1981 erneut verhängte. Die Anlegequoten nahmen von 23 auf 84 Prozent 1976 zu, sanken nach 1977 auf 35 Prozent und stiegen 1982 auf 72 Prozent. Entgegengesetzt verlief die verkehrsstatistische Kurve mit den Zahlen der bei Unfällen getöteten Autofahrer. Die Zahl sank zuerst (von 561 auf 443), stieg dann wieder (auf 595) und ging erneut zurück (auf 464).